

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

VIII. Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und
Seitenkanälen des Rheins

[urn:nbn:de:bsz:31-257667](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257667)

VIII. Durchgangsverkehr von und nach den Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins.

Eine Übersicht über den Durchgangsverkehr von Gütern, Schiffen und Flößen von und nach den bedeutenderen Nebenflüssen und Seitenkanälen des Rheins, nämlich:

1. Ill-Rhein-Kanal,	Aufzeichnungsstelle	Schleuse 88 bei Straßburg,
2. Neckar,	„	Mannheim,
3. Frankenthaler Kanal,	„	Frankenthal,
4. Main,	„	Schleuse zu Kostheim,
5. Lahn,	„	Schleuse zu Niederlahnstein,
6. Mosel,	„	Fähre bei Güls,
7. Rhein-Herne-Kanal ¹⁾	„	Schleppamt Duisburg-Ruhrort,
8. Spoy-Kanal,	„	Keeken,

geben die Beilagen II b, III c, IV c, V b und VI b.

Der Durchgangsverkehr auf den genannten Wasserstraßen betrug:

	1922	1921	
von dem Rhein her .	3 649 261 t	1 519 479 t,	mithin 1922 mehr 2 129 782 t
nach dem Rhein hin	6 519 953 t	5 220 435 t,	„ 1922 „ 1 299 518 t
<hr/>			
Zusammen	10 169 214 t	6 739 914 t,	mithin 1922 mehr 3 429 300 t.

Der Verkehr hat somit vom Rhein her um 140,2 %, nach dem Rhein hin um 24,9 %, im ganzen um 50,9 % zugenommen, gegen 26,2 %, 3,6 % und 9,8 % Abnahme im Vorjahr.

Von und nach dem Hünninger Kanal, dem Breisacher Kanal, der Kinzig und der Murg hat auch im Berichtsjahr, wie in den Vorjahren, kein Floßverkehr stattgefunden.

Über den Verkehr der obigen 8, sowie 5 niederländischer Nebenflüsse und Seitenkanäle von und nach dem Rhein folgen nachstehend unter Ziffer 1 bis 13 noch nähere Angaben:

¹⁾ Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht 1918.

1. Ill-Rhein-Kanal.

Anschreibestelle: Schleuse 88 bei Straßburg Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . . .	117	84	201	28 239	5 719	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	106	95	201	28 239	21 628	—	—	
1922 zusammen	223	179	402	56 478	27 347	—	—	
1921 ..	402	402	804	40 832	18 277	—	—	
Mithin 1922 { mehr	—	—	—	15 646	9 070	—	—	
{ weniger	179	223	402	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 50% ab- und der Güterverkehr um 49% zugenommen.

2. Neckar.

Anschreibestelle: Mannheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . . .	70	—	70	16 632	10 236	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	101	—	101	23 319	17 259	—	—	
1922 zusammen	171	—	171	39 951	27 495	—	—	
1921 ..	33	—	33	7 753	3 615	—	—	
Mithin 1922 { mehr	138	—	138	32 198	23 880	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat sonach um 418%, der Güterverkehr um 660,5%, der Floßverkehr um — % zugenommen. Die Zunahme des Verkehrs ist auf den günstigen Wasserstand zurückzuführen.

Mit dem in den Beilagen IIIa und IVa berechneten Hafenverkehr in Mannheim mit 205 994 t (1921: 39 239 t) Zufuhr vom Neckar und 55 936 t (1921: 6 790 t) Abfuhr nach dem Neckar ergibt sich als Neckarverkehr

	1922	1921	gegen das Vorjahr	
			mehr	weniger
Durchgangsverkehr	27 495 t	3 615 t	23 880 t	—
Hafenverkehr in Mannheim	261 930 t	46 029 t	215 901 t	—
Gesamt-Neckarverkehr	289 425 t	49 644 t	239 781 t	—

Im Winterhafen oberhalb Neckar-Steinach haben im Winter 1922/23 1 Badeanstalt sowie die Unterbauten von 3 solcher Anstalten Schutz gesucht.

Die Aktien-Gesellschaft „Schleppschiffahrt auf dem Neckar“ teilt ferner das Folgende mit:

Durch Kettendampfer wurden befördert:

Im Jahr	Leere Fahrzeuge	Beladene Fahrzeuge			Durchschnitts- ladung der Fahrzeuge	
		Anzahl	Lade- fähigkeit t	Ladung t	t	%
1922	1241	713	161 715	71 311	100	44,1
1921	262	113	24 465	8 058	71,3	32,9
Mithin 1922 { mehr	979	600	137 250	63 253	28,7	11,2
{ weniger	—	—	—	—	—	—

Im Jahre 1922 hatten wir, im Gegensatz zum Vorjahr, einen außerordentlich wechselnden, im allgemeinen aber hohen, fast zu hohen Wasserstand, sodaß uns diesmal 31 Tage an der Fahrzeit durch Hochwasser verloren gingen. Immerhin können die Wasserverhältnisse als günstig bezeichnet werden, und so hatten wir auch einen reichlichen Zufluß an Transporten, insbesondere an Kohlen. Der Neckarverkehr war somit ein reger und konnte vom 1. Januar bis 31. Dezember mit wenig Unterbrechung durchgeführt werden, sodaß unsere Dampfer lebhaft beschäftigt waren.

Die Unkosten für Betriebsmaterial insbesondere Kohlen und Löhne haben gegen Ende des Jahres eine ungeahnte Steigerung erfahren. Die größeren Unkosten machten naturgemäß Erhöhungen der Schlepplohntarife erforderlich.

Die uns angegliederte Kohlenhandels-gesellschaft Schwaben G.m.b.H., hier, hat sich in erfreulicher Weise entwickelt.

Nach den Vorgängen des verflossenen Jahres in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht, haben sich die Aussichten für die Durchführung der Neckar-Kanalisation verringert und wir müssen, im Gegensatz zu den Vorjahren, damit rechnen, die Schleppschiffahrt mittelst Kettendampfer weiter zu betreiben.

Mit Rücksicht hierauf wird es erforderlich werden, unsere Betriebsmittel auf bisheriger Höhe zu erhalten, sodaß ein wirtschaftlicher Betrieb noch auf Jahre hinaus gesichert ist.

Eine Unterbrechung des regelmäßigen Verkehrs wurde in diesem Jahre nur erforderlich

an 31 Tagen wegen Hochwasser,

an 12 Tagen wegen Niederwasser

und nur an 3 Tagen hatten wir keine Beschäftigung für unsere Dampfer.

Art der Leistung		1921	1922
Beförderte Schleppzüge Mannheim—Heilbronn und Jagstfeld . . .	—	43	291
Zurückgelegte Bergkilometer der Dampfer	km	4 831	32 508
Beförderte leere Schiffe	—	262	1 241
Beförderte beladene Schiffe	—	113	713
Zurückgelegte Bergkilometer der Schiffe	km	27 272	159 415
Zurückgelegte Durchschnittskilometer der Schiffe	km	72,7	81
Beförderte Ladung insgesamt	t	8 058	71 311
Beförderte Ladung durchschnittlich	t	71,3	100
Gesamtladeraum der beladenen Schiffe	t	24 465	161 715
Durchschnittsladung der Schiffe	v.H.	32,9	44,1
Kohlenverbrauch der Dampfer insgesamt	t	251	1 672,7
Kohlenverbrauch der Dampfer auf den Kilometer	kg	51,8	51,1
Am Kran ausgeladene Güter	t	2 271	8 087
Am Kran ausgeladene Kohlen	t	2 467	24 834

Da wir in den letzten Jahren die Erneuerung der Kette und der sonstigen Anlagen wegen der in Aussicht stehenden Neckar-Kanalisation etwas zurückgestellt hatten, waren wir, nachdem sich die Aussichten für eine baldige Durchführung der Neckar-Kanalisation verschlechtert hatten, gezwungen, nunmehr diesen Arbeiten und Anschaffungen wieder besondere Sorgfalt zuzuwenden. Die hierfür aufgewendeten Kosten beeinträchtigen naturgemäß das sonst nicht schlechte Ergebnis des Jahres 1922.

3. Frankenthaler Kanal.

Anschreibestelle: Frankenthal Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	207	—	207	21 569	21 569	—	—	
nach dem Rhein hin . .	—	207	207	21 569	—	—	—	
1922 zusammen	207	207	414	43 138	21 569	—	—	
1921	5	5	10	1 180	472	—	—	
Mithin 1922 { mehr	202	202	404	41 958	21 097	—	—	
Mithin 1922 { weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Die Zufuhr hat betragen 21 569 t gegen 472 t im Vorjahr, somit mehr 21 097 t.

Die Abfuhr hat betragen 0 t gegen 0 t im Vorjahr.

Der Gesamtgüterverkehr beläuft sich auf 21 569 t gegen 472 t, sohin mehr 21 097 t.

Angefahren wurden 995 t Zement, 10 502 t Kies, 1946 t Tuffsteine und 8126 t gebrannte Steine.

Die Zahl der angekommenen beladenen Fahrzeuge belief sich auf 207 gegen 5 im Vorjahr.

Abgegangen sind 0 beladene Fahrzeuge gegenüber 0 im Vorjahr.

Flöße sind weder angekommen noch abgegangen.

4. Main.

Durch die guten Wasserverhältnisse und durch die bessere Ausnutzung der im Jahr 1921 in Betrieb genommenen neuen Kanalstrecke nach Aschaffenburg hat sich der Verkehr gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Der Bergverkehr erreichte auf der alten Strecke bis Frankfurt-Offenbach fast den Friedensverkehr von 1911 und 1912. Der Talverkehr blieb dagegen um die Hälfte gegen den der Friedensjahre zurück.

Den Gesamt-Schiffs- und Güterverkehr auf der kanalisiertem Strecke des Mains von Offenbach bis zur Mündung in den Rhein zeigt die folgende Übersicht:

Anschreibestelle: Kostheim Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . .	3976	344	4320	2 980 724	2 457 366	—	—	
nach dem Rhein hin . .	1218	3015	4233	2 879 899	495 687	677	116 895	
1922 zusammen	5194	3359	8553	5 860 623	2 953 053	677	116 895	
1921	3208	2248	5456	3 844 546	1 306 081	945	158 008	
Mithin 1922 { mehr	1986	1111	3097	2 016 077	1 646 972	—	—	
Mithin 1922 { weniger	—	—	—	—	—	268	41 113	

Der Schiffsverkehr hat um 56,8 %, der Güterverkehr um 126,1 % zu-, der Floßverkehr um 28,4 % abgenommen.

Bei dem Verkehr durch die Schleusen hat gegen das Vorjahr

die Schiffszahl bei der Schleuse zu Offenbach um 44,6 % zugenommen,

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 54,7 % „

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 60,9 % „

Der Güterverkehr hat gegen das Vorjahr:

bei Offenbach zu Berg um 188 %, zu Tal um 51 % zugenommen,

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 120,6 % „

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 178,9 % „

„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ 117,5 % „

Nachtschleusungen bei sämtlichen Haltungen einschließlich der¹⁾ Haltung Offenbach fanden statt:

	im Jahr 1922 für	129 Schiffe in	76 Schleusungen	
	gegen 1921	„ 313	„ „ 152	„
	„ 1920	„ 127	„ „ 71	„
	„ 1919	„ 128	„ „ 59	„
	„ 1918	„ 533	„ „ 239	„
	„ 1917	„ 186	„ „ 107	„
	„ 1916	„ —	„ „ —	„
	„ 1915	„ 18	„ „ 8	„
	„ 1914	„ 839	„ „ 488	„
	„ 1913	„ 2429	„ „ 1062	„
	„ 1912	„ 2383	„ „ 959	„
	„ 1911	„ 2710	„ „ 1028	„
	„ 1910	„ 1504	„ „ 734	„
	„ 1909	„ 1344	„ „ 663	„
	„ 1908	„ 1526	„ „ 627	„

Die Anschreibung des Güterverkehrs einschließlich Floßholz bei den einzelnen Haltungen ergibt folgendes:

Lfde. Nr.	Haltung zu	Zufuhr zu Berg		Abfuhr zu Tal	
		insgesamt t	darunter durch Kette t	insgesamt t	darunter Floßholz t
1	Offenbach	921 448	—	387 405	117 906
2	Frankfurt	1 812 109	—	416 282	116 392
3	Höchst	1 965 041	—	341 911	
4	Okriftel	2 443 943	—	406 602	
5	Flörsheim	2 456 524	—	406 891	
6	Kostheim	2 457 366	—	612 582	116 895

Nach § 43 der Polizeiverordng. vom 28. Jan. 1899 wird der Floßverkehr nicht mehr angeschrieben.

Ein großer Teil der bei der Haltung Offenbach im Talverkehr angeschriebenen Güter ist für Frankfurt bestimmt und erscheint daher nicht mehr bei den Anschreibungen der übrigen 5 Haltungen. Um ein richtiges Bild von der Wirkung der Kanalisierung der Mainstrecke Offenbach—Frankfurt und dem Güterverkehr von und nach dem Rhein zu erhalten, sind in der folgenden Übersicht Anzahl und Ladung der während des Berichtsjahres durch die Haltung Offenbach gegangenen Rheinschiffe aufgeführt:

Jahr	Anzahl der beladenen Rheinschiffe			Tragfähigkeit			Ladung			
	zu Berg	zu Tal	zusammen	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	zu Berg t	zu Tal t	zusammen t	
1922	1428	474	1902	1 009 164	209 939	1 219 103	896 414	171 716	1 068 130	
1921	735	152	887	441 665	62 440	504 105	294 117	39 720	333 837	
Mithin 1922	mehr weniger	693 —	322 —	1015 —	567 499 —	147 499 —	714 998 —	602 297 —	131 996 —	734 293 —

Es ergibt sich somit eine Zunahme der Rheinschiffe der Zahl nach um 114,4%, der Tragfähigkeit nach um 141,8 % und der Ladung nach um rd. 220 %.

Güterboote verkehrten auf der Strecke Offenbach—Frankfurt 20 zu Berg und 50 zu Tal, somit gegen das Vorjahr 5 Bergboote und 42 Talboote mehr.

Floßverkehr. Der Floßverkehr hat gegen das Vorjahr bei den Weißflößen eine Abnahme, bei den Holländerflößen teilweise eine Zunahme erfahren.

Das Verhältnis dieser Abnahme bei den einzelnen Haltungen gegen das Vorjahr zeigt die folgende Übersicht:

J a h r	Weiches Holz (Weißflöße)			Hartes Holz (Holländerflöße)		
	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t	Offenbach t	Frankfurt t	Kostheim t
1922	117 097	115 329	115 369	852	1062	932
1921	160 011	157 743	157 269	1235	607	739
Mithin 1922						
{ mehr	—	—	—	—	455	193
{ weniger	42 914	42 414	41 306	383	—	—
in Prozenten	26,8	26,9	26,3	31	75	26,1

Eine größere Zahl von Flößen nahm Dampfer zum Schleppen in Anspruch, hauptsächlich um die Beförderung zu beschleunigen. Es wurden mit Dampfer geschleppt:

Durch die Haltungen:

J a h r	Offenbach		Frankfurt		Kostheim	
	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen	Floßzüge	mit Flößen
1922	15	79	—	—	—	—
1921	55	246	—	—	67	301
Mithin 1922						
{ mehr	—	—	—	—	—	—
{ weniger	40	167	—	—	67	301

Verkehrsstörungen. Im abgelaufenen Jahr war das Nadelwehr der Stauanlage bei Offenbach in der Zeit vom 25. Januar bis 3. Februar und vom 5. bis 25. Februar wegen Eisgefahr, vom 20. bis 26. Dezember infolge Hochwasser niedergelegt.

Eine Behinderung der Schifffahrt und Flößerei trat im Berichtsjahr in der Haltung Offenbach nicht ein. Während des Jahres 1922 führte der Main verschiedentlich kleinere Hochwasserwellen, die die Schifffahrt mehr oder weniger behinderten. Eingestellt war die Schifffahrt wegen Hochwasser jedoch nicht. Wegen Eisgang bzw. Eisstand war der Schiffsverkehr im kanalisiertem Main während des Berichtsjahres an 34 Tagen gesperrt.

Im Monat November wurden an der Baustelle der alten Brücke zu Frankfurt kleinere Felsprengungen vorgenommen. Die Schifffahrt wurde an solchen Tagen auf ganz kurze Zeit gesperrt.

Unterhaltung der Fahrstraße. Beschädigungen an Bauten und Schleusenanlagen im Main durch Hochwasser oder Eisgang kamen im Berichtsjahr nicht vor.

Am Unterhaupt der neuen Schleuse zu Kostheim mußten die Torschützen ausgebessert werden. Die Trockenlegung des Unterhauptes zur Instandsetzung der Torschützen hat infolge des anhaltend hohen Wasserstandes längere Zeit in Anspruch genommen. Der Verkehr wurde durch die alte Schleuse aufrechterhalten. Außer den laufenden Unterhaltungsarbeiten sind größere Instandsetzungsarbeiten nicht erforderlich gewesen.

Schiffsunfälle. Der Schleppkahn „Marie Helene“ von der Firma Winschermann wurde am 1. März auf der Talfahrt infolge der starken Strömung quer vor die Wilhelmsbrücke in Frankfurt getrieben. Die beiden Durchfahrtsöffnungen waren hierdurch gesperrt. Der Kahn konnte erst nach gehöriger Aufleichterung am 4. März ohne besondere Beschädigungen abgezogen werden. Der übrige Schiffsverkehr wurde inzwischen durch die anderen Brückenbogen aufrechterhalten.

Am 21. April 1922, nachmittags 5 Uhr, erfolgte vor der Einfahrt in den Unterkanal der Schleuse Frankfurt—Niederrad auf dem Schleppboot „Liebling“ der Firma Georg Winschermann, Mainz, eine Dampfkesselexplosion. Der Rost und die Feuerbrücke wurden aus dem Flammrohr heraus gegen die Maschine geschleudert und diese schwer beschädigt. Die Dampfleitung wurde abgerissen und der Schornstein ins Wasser geschleudert. Bei dem Unfall wurde die Besatzung mehr oder weniger verbrannt bzw. verletzt. Der Kapitän erlag seinen Verletzungen. Die Schifffahrt war nicht behindert.

Sonstige größere Unfälle sind nicht zu verzeichnen.

Schifffahrtspolizei. Im Berichtsjahr sind unterm 25. April, 23. Oktober und 21. Dezember 1922 zusammen 12 außerordentliche Untersuchungen von Schiffsdampfkessel während der Fahrt auf dem Main durch hessische Beamte vorgenommen worden. Zu Beanstandungen gaben folgende Verfehlungen Anlaß, die zur Anzeige gebracht wurden:

1. Auf dem Dampfboot „Bavaria 2“ der Schifffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft zu Bamberg gehörig, fehlten an den Sicherheitsventilen die Einstellungsringe. Der Schiffsführer und Maschinist wurden je zu 100 \mathcal{M} Geldstrafe oder 5 Tage Haft und in die Kosten von 40 \mathcal{M} rechtskräftig verurteilt.
2. Auf dem Dampfboot „Johann Heinrich“, dem Georg Frank zu Mainz gehörig, fehlten die Sperrbüchsen an den Sicherheitsventilen. Das Deckmanometer war, trotzdem es bei der letzten Kesselprüfung beanstandet war, nicht ausgewechselt und in einen ordnungsmäßigen Zustand versetzt. Schiffsbesitzer Frank sowie der Schiffsführer und Maschinist wurden hierwegen zu je 100 \mathcal{M} Geldstrafe oder 5 Tage Haft und in die Kosten von 40 \mathcal{M} rechtskräftig verurteilt.

Verschiedenes: Der Bau der Kaiserbrücke zu Frankfurt wurde am 23. Mai wieder aufgenommen. Folgende Arbeiten wurden im Laufe des Jahres ausgeführt:

1. Befestigung der Maininsel;
2. Befestigung des Sachsenhäuser Tiefkais;
3. Ausbau des Inselepfilers;
4. Ausbau des Pfeilers Nr. 6 im Müllermain;
5. Ausbau des Pfeilers Nr. 7 am Sachsenhäuser Ufer einschließlich der Treppenanlagen.

Die Arbeiten wurden durch die anhaltend hohen Wasserstände sehr erschwert. Durch eine plötzliche Hochwasserwelle wurde die Baugrube im Müllermain in der Nacht vom 18. auf den 19. Dezember überschwemmt. Erst nach Ablauf des Hochwassers konnte die Baustelle wieder ausgepumpt und die Arbeit wieder aufgenommen werden.

Die Notbrücke hat durch den Eisgang im Monat Februar stark gelitten. Durch das Antreiben von größeren Eismassen wurden 3 Joche mehr oder weniger stark beschädigt. Die Brücke mußte bis zur Instandsetzung längere Zeit gesperrt werden. Im Laufe des Jahres wurde eine weitere größere Instandsetzung der Notbrücke erforderlich.

Hafenverkehr: Im Hafen zu Offenbach betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1922	181 529	1902	183 432
1921	101 327	3768	105 096
Mithin 1922	{ mehr weniger	80 202 — 1866	78 336 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 79,14 % zu-, die Abfuhr um 98,08 % abgenommen. Im ganzen ist eine Zunahme von 74,53 % zu verzeichnen.

Auf die Bergzufuhr entfallen von dieser Zunahme rund 80 200 t, und zwar auf Steinkohlen 38 000 t, Steinkohlenkoks 2100 t, und Braunkohlen 36 100 t, während rheinische Braunkohlenbriketts rund 500 t weniger ankamen. Bei der rheinischen Braunkohle ist nicht nur der vorjährige Ausfall von 17 500 t eingeholt, sondern weitere 19 000 t mehr eingebracht worden, weil sich die Industrie immer mehr auf die Braunkohlenfeuerung einstellen muß.

Sonach hat entgegen dem im Vorjahr verzeichneten Rückgang im Berichtsjahr 1922 eine bedeutende Zunahme, insbesondere an Kohlen stattgefunden.

Die Talabfuhr hat gegen das Vorjahr einen weiteren Rückgang von rund 1850 t zu verzeichnen.

Hiervon hat Grubenholz um rund 1000 t, Bau- und Nutzholz um 150 t, Zement um 700 t und gebrannte Steine um 50 t abgenommen. Wein, Lackfarben und Zinkweiß sind um rund 50 t gestiegen.

Der Rückgang ist auf die Fortführung der Kanalisierung des Mains zurückzuführen, weil die Schiffstransporte mit Grubenholz, Zement usw. von Unterfranken her jetzt unmittelbar abgefertigt werden können und nicht mehr des Umschlagens oder Überladens im Hafen zu Offenbach bedürfen. In Berücksichtigung der derzeitigen Verhältnisse ist der Gesamtverkehr des Hafens in 1922 als gut zu bezeichnen.

Hafenverkehr. Im Hafen zu Frankfurt a. M. betrug der Verkehr in der für den Rhein maßgebenden Richtung:

Jahr	Zufuhr zu Berg t	Abfuhr zu Tal t	Gesamt- Verkehr t
1922	1 035 921	111 293	1 147 214
1921	582 345	60 097	642 442
Mithin 1922	{ mehr weniger	453 576 — 51 196	504 772 —

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 77,9 %, in der Abfuhr um 85,2 %, im ganzen um 78,6 % zugenommen.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Blei in Blöcken, Bleiwaren (+ 2139 t), Borke, Lohe, Gerbstoffe (+ 2548 t), Braunkohlen, rohe (+ 106 380 t), Braunkohlenbriketts (+ 15 670 t), Zement (+ 6557 t), Chemikalien und Drogen (+ 622 t), Eisen und Stahl in Stäben (+ 1365 t), Platten und

Bleche aus Eisen (+ 228 t), Eisenbahnschienen (+ 670 t), Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile (+ 987 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 59372 t) Fleisch, auch Speck konserviert (+ 201 t) Weizen und Spelz (+ 10154 t) Roggen (+ 20121 t) Hafer (+ 804 t), Malz (+ 302 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 297 t), Weizenmehl (+ 4921 t), Kleie (+ 423 t), Öle, Fette, Tran und Talg (+ 3105 t), Papier und Pappe (+ 176 t), Erdöl und andere Mineralöle (+ 650 t), Steinkohlenteeröle, Naphtalin (+ 624 t), Rübensirup, Melasse (+ 146 t), Soda aller Art (+ 161 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 3338 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 1915 t), Steinkohlen (+ 243173 t), Steinkohlenkoks (+ 10041 t), Tabak, roh, Tabakrippen (+ 193 t), Teer, Pech, Harz (+ 515 t), Verbrauchszucker (+ 3256 t), Stückgüter (+ 156 t), Farben (+ 241 t), sonstige Güter (+ 1362 t); abgenommen haben: Thomasmehl (— 481 t), Roheisen (— 380 t), unedle Metalle (— 197 t), sonstige Erden, Traß (— 463 t), Gerste (— 2392 t), Mais (— 20907 t), Bau- und Nutzholz (— 883 t), desgl. weich (— 2391 t), Edelhölzer (— 319 t), Steinkohlenbriketts (— 992 t), Wein (— 1916 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Braunkohlen, rohe (+ 2079 t), Chemikalien und Drogen (+ 796 t), Eisen- und Stahlbruch (+ 762 t), Eisenerz, außer Schwefelkies (+ 4753 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (+ 915 t), Schlacken zur Verhüttung (+ 1047 t), Weizen und Spelz (+ 4680 t), Roggen (+ 200 t), Gerste (+ 226 t), Malz (+ 288 t), Häute, Felle, Leder, Pelz (+ 310 t), Grubenholz (+ 205 t), Rundholz zu Zellstoff (+ 16293 t), Lumpen (+ 230 t), Weizenmehl (+ 1195 t), Kleie (+ 496 t), andere Müllereierzeugnisse (+ 380 t), Papier und Pappe (+ 245 t), Röhren von Ton und Zement (+ 297 t), Alabaster, Marmor usw., roh oder bearbeitet (+ 990 t), gebrannte Steine und Ziegel (+ 3355 t), Pflastersteine aller Art (+ 13968 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 17412 t), Steinkohlen (+ 3165 t), Tonwaren, Porzellan, Steingut (+ 275 t), Wein (+ 193 t), Wolle (+ 341 t), Stückgüter (+ 2614 t), Farben (+ 4138 t), sonstige Güter (+ 130 t); abgenommen haben: Zement (— 4527 t), tierischer Dünger (— 467 t), Dampfkessel usw. (— 1303 t), eiserne Röhren und Säulen (— 2114 t), hölzerne Eisenbahnschwellen (— 637 t), Bau-, und Nutzholz weich (— 2414 t), desgl. hart (— 905 t), Holzzeugmasse (— 778 t), Steinkohlenkoks (— 666 t).

5. Die Lahn.

Der Schiffs- und Güterverkehr zwischen dem Rhein und der Lahn war folgender:

Anschreibestelle: Schleuse zu Niederlahnstein Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . . .	4	108	112	11 228	786	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	103	7	110	11 063	10 028	—	—	
1922 zusammen	107	115	222	22 291	10 814	—	—	
1921	79	86	165	15 307	7 129	—	—	
Mithin 1922 { mehr	28	29	57	6 984	3 685	—	—	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 34,5 %, der Güterverkehr um 51,7 % zugenommen. Floßverkehr hat nicht stattgefunden.

Bei der Zufuhr haben zugenommen: Steinkohlen (+ 40 t); abgenommen haben: Eisen und Stahldraht (— 165 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 74 t).

Bei der Abfuhr haben zugenommen: Quarzit (+ 1498 t), Bau-, Bruch- und Werksteine (+ 2387 t).

6. Die Mosel.

Der Durchgangsverkehr an der Moselmündung (Fähre bei Güls) war:

Anschreibestelle: Fähre bei Güls Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
von dem Rhein her . . .	1	31	32	6 098	220	—	—	
nach dem Rhein hin . . .	29	—	29	8 724	7800	2	114	
1922 zusammen	30	31	61	14 822	8020	2	114	
1921	5	10	15	5 149	835	—	—	
Mithin 1922 { mehr	25	21	46	9 673	7185	2	114	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Der Schiffsverkehr hat demnach um 306,7 %, der Güterverkehr um 860,5 % zugenommen.

Die Güterbewegung in dem Moselhafen zu Trier hat betragen:

J a h r	Z u f u h r		Z u s a m m e n t	A b f u h r		Z u s a m m e n t	Gesamt- Verkehr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1922	370	—	370	—	406	406	776
1921	685	—	685	—	116 463	116 463	117 148
Mithin 1922 { mehr	—	—	—	—	—	—	—
{ weniger	315	—	315	—	116 057	116 057	116 372

Der Verkehr hat sonach in der Zufuhr um 46,0 %, in der Abfuhr um 99,7 %, im ganzen um 99,3 % abgenommen.

Bei der Zufuhr haben hauptsächlich folgende Güter abgenommen: Stückgüter (Sammellgüter) (— 307 t), sonstige Güter (— 50 t); zugenommen hat Wein (+ 43 t).

Bei der Abfuhr haben abgenommen: Wein (— 115 324 t), gehobelte Hölzer, Holzwaren, Möbel (— 750 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 13 t); zugenommen haben Stückgüter (Sammellgüter) (+ 30 t).

7. Der Rhein-Herne-Kanal¹⁾.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t	
nach dem Rhein hin . . .	9 000	454	9 454	—	5 850 656	—	—	
von dem Rhein her . . .	1 905	7 630	9 535	—	1 092 563	—	—	
1922	10 905	8 084	18 989	—	6 943 219	—	—	
1921	10 227	9 271	19 498	—	5 234 051	—	—	
Mithin 1922 { mehr	678	—	—	—	1 709 168	—	—	
{ weniger	—	1187	509	—	—	—	—	

Der Verkehr hat sonach in der Schiffszahl um 2,6 % abgenommen, in der Ladung um 32,7 % zugenommen.

8. Der Spoy-Kanal.

Auf dem die Schifffahrtsverbindung zwischen Cleve und dem Rhein bildenden Spoy-Kanal ist die Güter- und Schiffsbewegung an der Durchgangsstelle zu Keeken wie folgt aufgenommen:

¹⁾ Der Rhein-Herne-Kanal erscheint zum erstenmal im Jahresbericht für 1918 (Prot. IV. o. S. v. 1918).

Verkehr von dem Rhein her	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen	
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t		
1922	265	18	283	89 045	60 394	2	408		
1921	53	—	53	14 115	8 218	8	3228		
Mithin 1922	{ mehr weniger	212 —	18 —	230 —	74 930 —	52 176 —	— 6	— 2820	

Der Verkehr von dem Rhein her hat demnach in der Schiffszahl um 434,0 %, in der Ladung um 530,9 % zugenommen.

Der Floßverkehr hat in der Anzahl der Flöße um 75 %, im Gewicht der Flöße um 87,4 % abgenommen.

Die Zunahme erstreckt sich auf: Hafer (+ 759 t), Mais (+ 403 t), Lein- und Ölsamen (+ 12 622 t), weiches Bau- und Nutzholz (+ 1373 t), Korb- und Floßweiden (+ 20 t), Steinkohlen (+ 22 938 t), Stückgüter (Sammalgüter) (+ 4492 t), sonstige Güter (+ 11 146 t); abgenommen haben folgende Güter: Borke, Lohe, Gerbstoffe (— 48 t), Erde, Kies, Sand, Mergel (— 320 t), Öle, Fette, Tran und Talg (— 1211 t).

9. Geldersche Yssel.

Der Verkehr durch die Eisenbahnbrücke zu Zutphen betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen	
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t		
zu Berg	3234	2779	6 013	837 086	383 706	—	—		
zu Tal	5389	1134	6 523	938 045	849 208	39	14 534		
1922 zusammen	8623	3913	12 536	1 775 131	1 232 914	39	14 534		
1921	6350	2606	8 956	1 097 809	751 348	75	25 974		
Mithin 1922	{ mehr weniger	2273 —	1307 —	3 580 —	677 322 —	481 566 —	— 36	— 11 440	

Demnach hat in 1922 gegenüber 1921 der Schiffsverkehr der Schiffszahl nach um 39,9 %, der Tragfähigkeit nach um 61,7 % und der Ladung nach um 64,1 % zugenommen. Der Floßverkehr hat dem Gewichte nach um 44,0 % abgenommen.

10. Obere Maas.

Der Verkehr zwischen Waal und Maas durch die Schleuse bei St. Andries betrug:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Trag- fähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen	
	be- laden	leer	zu- sammen			An- zahl	Gewicht t		
von der Maas nach der Waal	1436	815	2251	324 710	210 615	—	—		
von der Waal nach der Maas	1375	723	2098	350 739	297 055	—	—		
1922 zusammen	2811	1538	4349	675 449	507 670	—	—		
1921	762	1023	1785	206 048	108 590	—	—		
Mithin 1922	{ mehr weniger	— —	— —	2564 —	469 401 —	— —	— —	— —	

Demnach hat der Verkehr der Tragfähigkeit nach um 228 % zugenommen.

11. Merwede-Kanal (früher Zederik-Kanal).

Auf diesem Kanal, der die Verbindung zwischen der Waal bei Gorinchem und dem Leck bei Vianen bildet, passierten:

a) die Wilhelmina-Schleuse zu Vianen an dem Leck:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung ¹⁾ t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Leck	4291	1117	5 408	437 093	383 691	7	105	1) Teilweise Ladung ist für ganze Ladung berechnet und ist im übrigen unbekannt.
in der Richtung aus dem Leck	3202	2423	5 625	452 250	279 960	9	135	
1922 zusammen	7493	3540	11 033	889 343	663 651	16	240	
1921 ..	2734	2471	5 205	337 356	165 859	—	—	
Mithin 1922 { mehr	4759	1069	5 828	551 987	497 792	16	240	
{ weniger	—	—	—	—	—	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 112 %, der Tragfähigkeit nach um 163,6 % und der Ladung nach um 300 % zugenommen.

b) die Wilhelmina- und die Neue oder Große Schleuse zu Vianen an dem Leck zusammen:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach dem Leck	7 662	2209	9 871	1 484 892	1 385 061	7	105	
in der Richtung aus dem Leck	4 106	4241	8 347	1 002 468	431 161	425	6375	
1922 zusammen	11 768	6450	18 218	2 487 360	1 816 222	432	6480	
1921 ..	15 402	9045	24 447	4 643 909	3 429 645	168	2520	
Mithin 1922 { mehr	—	—	—	—	—	264	3960	
{ weniger	3 634	2595	6 229	2 156 549	1 613 423	—	—	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 25,5 %, der Tragfähigkeit nach um 46,4 %, der Ladung nach um 47 % abgenommen und der Floßverkehr um 157,1 % zugenommen.

12. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amsterdam bildet, passierten die Königinnen-Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
in der Richtung nach Amsterdam			26 609	5 871 003		57	34 437	
in der Richtung von Amsterdam			27 683	6 089 879		17	8 471	
1922 zusammen			54 292	11 960 882		74	42 908	
1921 ..			72 111	13 247 230		206	117 631	
Mithin 1922 { mehr			—	—		—	—	
{ weniger			17 819	1 286 348		132	74 723	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 24,7 %, der Tragfähigkeit nach um 9,7 % abgenommen.

13. Keulsche Vaart.

Auf diesem Kanal passierten die Schleuse bei Vreeswijk:

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
nach dem Vaartschen Rijn	12 603	2 173	14 776	1 007 751	508 540	5	124	
nach dem Leck	3 500	12 256	15 756	1 009 739	79 968	6	388	
1922 zusammen	16 103	14 429	30 532	2 017 490	588 508	11	512	
1921 ..	3 845	10 344	14 189	590 750	185 883	5	90	
Mithin 1922 { mehr weniger	12 258	4 085	16 343	1 426 740	397 625	6	422	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 115 % und der Ladung nach um 214 % zugenommen.

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
nach dem Vaartschen Rijn	12 603	2 173	14 776	1 007 751	508 540	5	124	
nach dem Leck	3 500	12 256	15 756	1 009 739	79 968	6	388	
1922 zusammen	16 103	14 429	30 532	2 017 490	588 508	11	512	
1921 ..	3 845	10 344	14 189	590 750	185 883	5	90	
Mithin 1922 { mehr weniger	12 258	4 085	16 343	1 426 740	397 625	6	422	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 115 % und der Ladung nach um 214 % zugenommen.

12. Merwede-Kanal.

Auf diesem Kanal, der eine direkte Verbindung von dem Leck bei Vreeswijk mit Amster-

Verkehr	Zahl der Schiffe			Tragfähigkeit t	Ladung t	Flöße		Bemerkungen
	be-laden	leer	zu-sammen			An-zahl	Gewicht t	
nach dem Vaartschen Rijn	12 603	2 173	14 776	1 007 751	508 540	5	124	
nach dem Leck	3 500	12 256	15 756	1 009 739	79 968	6	388	
1922 zusammen	16 103	14 429	30 532	2 017 490	588 508	11	512	
1921 ..	3 845	10 344	14 189	590 750	185 883	5	90	
Mithin 1922 { mehr weniger	12 258	4 085	16 343	1 426 740	397 625	6	422	

Demnach hat der Verkehr der Schiffszahl nach um 115 % und der Ladung nach um 214 % zugenommen.